NUMER ZAWIERA: „VIII Raid A. P.“, „Możliwość produkcji samochodowej w Polsce“, „Motocyklowy zjazd gwiaździsty do Poznania“, „45,000 Klm. na 32-letnim weteranie“, „Ile przepłaciliśmy za opony“, „Wizje przyszłości“, „Grand Prix Bugatti“, -Poradnik automobilisty,- Kącik modelisty- „Kanalja“ (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-08

Rok II. | 18 czerwiec 1929 r. | Nr. 25 (53).

VIII RAID MIĘDZYNARODOWY AUTOMOBILKLUBU POLSKI.



Kilka chwil z pierwszego dnia VIII Raidu A. P. 1) Stacja chronometrażu. przy finischu wyścigu płaskiego, pod Łazami. 2) Inż. Zygmunt Wachowski obsadza odcinek szosy policją. 3) Maurycy hr. Potocki, w dniu 16 b. m., osiągnął najlepszy czas w próbie szybkości. 4) Kierowca czeski Charles Divisek przerywa taśmę chronometrażu na mecie. 5) Upalny dzień dał się wszystkim srodze we znaki, niedyskretny objektyw uchwycił moment, gdy popularna sportsmanka p. Marja hr. le Lavaux zaspakaja pragnienie — bezpośrednio z butelki. 6) Twórca Szkoły Samochodowej przy Syndykacie Turystycznym „S. S. S. T,“, dr. Stefan Aprill, z zainteresowaniem studjował przebieg wyścigu. 7) W cieniu, pod rozłożystemi konarami drzew, lasku sękocińskiego, można było spotkać — grube ryby — przedstawicieli samochodowych.

W ubiegłą niedzielę rozpoczął się ósmy z koleji raid A. P. Regulamin tego raidu, przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowy (Associatiation Internationale des Automobile-Clubs Reconnus) przewiduje następujące rodzaje zawodów i prób:

a) **próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu.**

b) **próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 5 km.**, (próba ta, wyścig płaski, odbyła się w pierwszym dniu raidu na odcinku szos Falenty—Łazy, rezultaty wraz z kolejnością wozów raidowych podajemy na str. 3-ej),

c) **próby szybkości górskiej,**

d) **próby wytrzymałości konstrukcji podwozia.**

e) **powtórnej próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 5 km.**,

f) **stanu wozów po ukończeniu konkursu.**

Kierownictwo raidu objęli: I Komandor raidu — p. Janusz Regulski, oraz dwu vice komandorów pp. Józef Grabowski i Aleksander Sieńkowski. Do kompetencji komandora i vice komandorów podlega:

1) **Zmniejszenie szybkości** obowiązujących conajmniej o 20%, o ile uzna to za stosowne.

2) **Nieznaczna zmiana marszruty Raidu** w razie zajścia wypadków nieprzewidzianych (np. zerwanie mostu).

3) **Zatrzymanie Raidu** podczas odbywania etapu w razie jakiejś katastrofy żywiołowej, lub zatrzymanie poszczególnego samochodu, w razie większego wypadku, celem niesienia doraźnej pomocy.

Jury VIII Raidu składa się z członków honorowych:

Pp. Karol hr. Raczyński — prezes A. P., *Emil Miricka* — prezes Autoklubu Republiki Czechosłowackiej, *hr. Armin von Muskau* — prezes Automobilklubu Niemiec, *Agenor hr. Gołuchowski* — prezes M. K. A., *Antoni hr. Potocki*—prezes K. K. A. i *Stanisław hr. Łącki* — prezes Automobilklubu Wielkopolski, oraz z członków zwykłych:

Pp. *Adryan Chełmicki, Stefan Fuchs, Janusz Regulski* — vice prezes A. P., mec. *Franciszek Sznarbachowski*, płk. *Kazimierz Meyer*, płk. *Felicjan Madejski i inż. Mieczysław Rappe.*

Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród, nastąpi we wtorek dnia 25 czerwca po uroczystym raucie w salonach Automobilklubu Polski. Z nagród specjalnych należy wymienić następujące:

1) *Nagroda Pana Ministra Spraw Wojskowych* za największą regularność jazdy.

Jest to nagroda przechodnia, która po dwukrotnem zdobyciu (niekoniecznie kolejnym) przez tego samego kierowcę przejdzie na jego własność, przyczem do ostatecznego zdobycia nagrody jest ona przechowywaną w A. P.

Fabryka, na której samochodzie zdobyta zostanie nagroda otrzyma każdorazowo dyplom.

2) *Nagroda przechodnia Ministerstwa Robót Publicznych*, która po trzykrotnem zdobyciu (nie koniecznie kolejnem) przez tegoż samego kierowcę przechodzi na jego własność, przyczem do czasu ostatecznego zdobycia jej, również jest przechowywaną w Automobilklubie Polski. Nagroda ta będzie przyznaną temu z kierowców, który ukończy Raid z najmniejszy ilością punktów karnych, prowadząc osobiście samochód przez cały czas Raidu.

3) *Nagroda przechodnia Prezesa Automobilklubu Polski ś. p. St. Grodzkiego*, dla jednego z Uznanych Klubów Automobilowych lub Afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze wyniki w klasyfikacji ogólnej.

4) *Nagroda Prezesa Komisji Sportowej* A. P. p. Janusza Regulskiego dla Zespołu Klubowego.

Pozatem jest cały szereg plakiet i nagród specjalnych, oraz nagroda *Min. Robót Publicznych*, która w tegorocznym raidzie nie może być braną pod uwagę, ponieważ przeznaczona jest dla konstruktora samochodu polskiego.

Na stronicy 4-ej podajemy krótki opis dzieji raidów A. P. (wyjęty z wstępu regulaminu A.P. na raid tegoroczny). Jak widzimy z tego opisu, to tegoroczny raid nie można nazwać perłą raidów polskich, ponieważ w r. b. cechu-

O warunkach produkcji samochodów w Polsce.

(Dalszy ciąg cyklu artykułów inż. W. S.)

Nasze obecne warsztaty samochodowe, które są właściwie tylko montowniami, posługują się gotowemi częściami zamiennemi sprowadzonemi z zagranicy, lub nieudolnie i nieekonomicznie wykonanemi u siebie z licho wie jakiej stali—nie pchną nigdy naprzód rozwoju znajomości obróbki termicznej. Chaos typów samochodowych przy małej ich liczebnej ilości, (bo 30 czy 25 tysięcy samochodów rozrzuconych po całem terytorjum Polski jest ilością zupełnie niewielką), nie może wytworzyć danych po temu, by się ta dziedzina wiedzy technicznej rozwinęła. Może się ona rozwinąć li tylko przy fabrykacji — a fabrykacją tego, co mamy obecnie, nazwać nie możemy.

6) *Montownie.* Tego rodzaju warsztatów mamy aż nadto. De facto prawie wszystko, co się w Polsce nazywa przemysłem samochodowym sprowadza się do montowni.

Montaż może być dwuch rodzai: indywidualny i seryjny. Pierwszy system stosuje pa sowanie części indywidualne, przyczem robotnik powinien mieć kwalifikacje wysokie jako „monter", mający mocne podstawy precyzyjnego ślusarstwa, znający się na materjale i na obróbce termicznej Drugi system, stosowany przez produkcję seryjną, głównie amerykańską, dążącą do taniości,—kieruje się, dla uproszczenia montażu, dążnością do takiego znormalizowania części składowych mechanizmu, by robotnik montujący nie potrzebował absolutnie nic zmieniać w wymiarach tych części, przyczem konieczność znajomości nawet ślusarki odpada; idąc zaś dalej, w dążności zmniejszenia samodzielności i odpowiedzialności robotnika, w dążności do specjalizowania robocizny, celem jaknajdalszego jej potanienia i przerzucenia punktu ciężkości wyrobu na automatyzm maszyny, dąży ten system do takiego zwężenia tolerancji wymiarów wyrobionych części, by robotnik nie potrzebował nawet wybierać np. ze skrzyni ze swożniami, któren z nich będzie pasował do tulejki, a któren nie — każda część, przepuszczona przez kontrolę musi pasować do odpowiednich przepuszczonych przez kontrolę otworów. W pierwszym wypadku punkt ciężkości jest na końcu wyrobu maszyny, podczas jej montowania, — w drugim wypadku punkt ciężkości przenosi się na seryjny wyrób części i na organizację tego wyrobu, odciążając montaż.

Chociaż każden przyzna miano „wielkości" produkcji Forda, jednak przeciętny robotnik pracujący tam na montażu w porównaniu z przeciętnym monterem z naszego nieracjonalnego warsztatu naprawkowego — nic nie umie. Te kilkadziesiąt tysięcy Polaków pracujących u Forda i produkujących przy tamtym systemie na setki miljonów, gdyby ich przenieść nagle do Polski, nie nadawaliby się na nic, bo oni nic nie umieją, dzięki daleko posuniętej „specjalizacji" pracy ludzkiej.

Inny jeszcze podział należy wprowadzić w dziedzinie montażu. Co innego jest montować mechanizm zupełnie nowy, który zacznie po zmontowaniu pierwszy raz działać, „narodzi się", — a co innego zupełnie montować mechanizm stary, po zdemontowaniu go i naprawieniu lub zamianie części.

Polskie montownie samochodowe nie znają zupełnie, po za małymi wyjątkami, pierwszego rodzaju montażu, oddając się od samego początku rozwoju *„polskiego przemysłu samochodowego"* li tylko naprawie samochodów, t. j. drugiemu rodzajowi montażu, polegającemu na regeneracji funkcjonującego mechanizmu.

Tymczasem piewszy rodzaj pracy montażowej wymaga, jak to życie wskazuje, całej gammy (i to bardzo rozległej) praktycznych rozwiązań poszczególnych trudności, o których często trudno jest nawet mieć pojęcie na pierwszy rzut oka. Nie chodzi tu tylko o tak zwane „sposoby", ujęcia montażu zespołu czy też całości. Nasz monter, o którym było wyżej, też powinien znać całe masy praktycznych „sposobów", nie ujętych w żadne naukowo-ilościowe matematyczne dane i nawet szczyci się znajomością ich, uważając to za oznakę „prawdziwego dobrego montera", jak szczyci się umiejętnością prędkiego i dobrego dopiłowania, by coś tam pasowało.

Byłem świadkiem następującej historji. Pewna stara fabryka samochodów, poszukująca oczywiście wciąż nowych rozwiązań, i mająca za sobą bardzo dużo najprzeróżniejszych konstrukcji, jednem słowem z dużem biurem technicznem, pracującem stale i oczywiście w kontakcie z warsztatami — zdecydowała przejść na kartery żeliwne, zamiast aluminjowych. Oczywiście próby były przeprowadzane nie raz i nie dwa kwestja przestudjowana dokumentnie, i puszczono fabrykację w ruch.

Silniki poszły na montaż podwozi, podwozia karosowano, cała maszyna produkcji kręciła się na dobre, samochody sprzedawano i wysyłano—raptem zaczyna się skandal: przylatuje właściciel (miejscowy) jednego z pierwszych samochodów tego typu z wrzaskiem że silnik się zaciął. Okazało się, że i pozostałe również po pewnym czasie kursowania na ten defekt chorują. Zdawałoby się że to absurd, bo przecież silnik się dociera im dłużej kursuje. Okazało się, że jednakże były pewnego rodzaju montażowe kwestje pasowań, które wywoływały nagrzewania się i zacinania silników. Takich przykładów są miljony.

Pracowników, ludzi wyszkolonych fachowo, w drugiej dziedzinie pracy montażowej, regeneracyjnej—mamy dosyć. Ilość ich stale wzrasta, są zdolni, jak zresztą wogóle robotnik polski, pracowici, i tylko dać im dobre warunki życia, zarobku i pracy, a nic do życzenia nie będziemy mieli. Młodzi chłopcy aż się rwą do nauki i pracy, ale nie należy się łudzić, że ta falanga da nam przemysł przetwórczy. Są oni wszyscy produktem wtórnym, pomocniczym. Montowanie nasze, to nie przemysł samochodowy—a pochodna od tego przemysłu, jak pochodnemi są:

sieć stacji benzynowych, handle sprzętu samochodowego, garaże i t. p.

W nowopowstających na obszarze Polski montowniach samochodów amerykańskich, zatrudnia się pewną ilość polskich sił. Ci ludzie nauczą się trochę. Nauczą się tyle, co Polacy pracujący u Forda w Detroit. Jest to bardzo mało, za mało, by można było wogóle tą kwestją zaprzątać nasze rozumowania.

7) *Przemysł pomocniczy.* Nauczyć się wyrabiać, fabrykować, a w rezultacie końcowym produkować naprawdę instalacje elektryczne, magneto, świece, gaźniki, całą gammę akcesorji i narzędzi, aż wreszcie gumy dla samochodów uczymy się poniekąd, poniekąd zaś niechcemy się uczyć. Dziedzina ta obszerna bardzo warta jest specjalnych studjów. Przemysł pomocniczy podlega tym samym prawom, co i przemysł dosłownie samochodowy, czyli że zapotrzebowanie w dostatecznej ilości pewnego typu daje dopiero podstawy zainteresowania handlowo-przemysłowego, ktore dopiero daje możność traktowania sprawy w płaszczyźnie wytwórczości.

Smutny koniec zapoczątkowanej na samym wstępie naszej samodzielności, fabrykacji gum stanowi identyczny przykład z takim samym niesławnym zakończeniem działalności, pewnej huty miedzi w miejscu gdzie warunki surowców (czy ich transportu), robocizny, technicznego personelu były absurdalnie nieodpowiednie—jest z dziedziny rodzimej blagi żerującej na łatwowierności.

8). *Przemysł karoseryjny.* Jest jedyną dziedziną, gdzie Polska się odważyła powiedzieć: *„nie puszczam, bo niechcę"*, i to dosyć już dawno, i bez oglądania się jakie to wywrze wrażenie na innych. Dzięki temu przemysł tem rozwija się i ma wszelkie widoki do rozwijania się nadal bardzo pięknie. W tym jednym może kierunku zwrócenie się pana Mn. do fabrykantów, przemysłowców i finansistów może mieć bezpośrednią rację, z tem jeszcze dodatkowem zastrzeżeniem, aby nasze wytwórnie karoserji jakoś logiczniej pracowały. Przecież im większa jest fabrykacja, fabrykant powinien być tańszy i lepszy, gdy tymczasem na porządku dziennym mamy sytuacje, że małe wytwórnie powozów wykonywują karoserje samochodowe lżejsze, mocniejsze, ogólnie lepsze i zarazem tańsze niż specjalnie karoseryjne wytwórnie.

W tej dziedzinie nie brak nam ani surowców, ani fachowych ludzi ani kapitału.

(D. c. n.).

Grand Prix Bugatti.

Na obwodzie szosowym w Le Mans odbył się w dniu 2 czerwca *Wyścig o Grand Prix Bugatti*, w którym udział przyjmować mogły jedynie samochody tej słynnej marki. Zawody tegoroczne przeprowadzono *w myśl międzynarodowej formuły*, to znaczy z ograniczeniem spożycia benzyny. Wszystkie współzawodniczące samochody bez względu na litraż otrzymały na przebycie wyznaczonej drogi 409 kilometrów po 57,5 kg. benzyny i oliwy.

Udział w wyścigu wzięło 15 samochodów.

Zwycięstwo odniósł Zanell *na dwulitrówce z kompresorem* w czasie 3 g. 13 m. 45 s. z szybkością przeciętną 126,649 klm., co dla maszyny z kompresorem jest wynikiem zdumiewającym. Drugie miejsce, z rożnicą trzech minut zdobył Gathier na takim samym wozie. Ogółem skończyło wyścig sześć samochodów.

Zawody pań w Montlhery.

W autodromie Monthlery pod Paryżem zorganizowane zostały w dniu 2 czerwca, przez *Francuski Klub Motocyklowy* i dziennik Le Journal, zawody samochodowe dla pań. W biegu o Mistrzostwo Pań rozegranym w formie handicapu na przestrzeni 150 kilometrów, zwyciężyła pani *Leblanc* na pięciokonnym samochodzie Peugeot, przed pąnią *Violette Morris* na samochodzie Donnet i panią *Steward* na samochodzie Oakland. W wyścigu o Grand Prix dla pań (handicap) na dystansie 50 kilometrów, zwyciężyła pani Hele Nice na samochodzie Omega Six, szyb. przec. 100 klm./g. przed panią Ferrand na sam. Amilcar.

Raid Krajoznawczy

Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Małopolski Klub Automobilowy, organizuje w w dniach 28, 29 i 30 czerwca Raid Krajoznawczy do Okopów Św. Trójcy. Trasa tego biegu prowadzi przez Podole.

LISTA UCZESTNIKÓW VIII RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO A. P.

Nr. raid.	KIEROWCA	ZAWODNIK (właściciel samochodu)	SAMOCHÓD	Kat.	Litraż cm.³	Ilość cyl.	Typ karoserji	Ilość miejsc	Przynależność kierowcy do klubu ew. narodow.	MECHANIK
1	bar. Achim Haebler	bar. Achim Haebler	Maybach	B	5740	6	—	—	—	Artur Kowalski
2	Jaroslav Heusler	Ceskomor.-Kolben-Danek A. S.	Praga Grand	C	3580	8	—	—	czeska	Václav Krivanek
3	Adam hr. Potocki	Adam hr. Potocki	Austro-Daimler	D	3000	6	torpedo	4	M.K.A.	Matijas Derda
4	Edward Zawistowski	Edward Zawistowski	Austro-Daimler	D	3000	6	torpedo	4	—	Antoni Heller
5	Jerzy Widawski	—	Austro Daimler	D	3000	6	torpedo	4	—	Rudolph Rüehrl
6	Maurycy hr. Potocki	Maurycy hr. Potocki	Austro-Daimler	D	3000	6	torpedo	4	A. P,	Wincenty Głowacki
7	Władysław Strakacz	Władysław Strakacz	Austro-Daimler	D	2990	6	torpedo	4	A. P.	Ryszard Wysocki
8	Wacław Uleniecki	Szkoła samoch. Y. M. C. A.	Durant 55	D	2770	6	torpedo	4	—	Klemens Gieranowski
9	Jan Siroućek	Ceskomor.-Kolben-Danek A. S.	Praga Mignon	D	2640	6	—	—	czeska	Josef Janeczek
10	Euzebjusz Dzierliński	Soc. An. André Citroën	Citroën	D	2440	6	kareta	4	A. P.	Marcel Petitmangin
11	Stefan Zawadzki	Stefan Zawadzki	Tatra	D	2310	6	kareta	4	—	Herman Wołodko
12	Stanisław Szwarcsztein	Stanisław Szwarcsztein	Bugatti	D	2300	8	torpedo	3	—	Wacław Kasza
14	Wiera Zahradnik	Wiera Zahradnik	Laurin & Klement	E	1800	4	torpedo	4	K. K. A.	Jakób Warżała
15	Jan Ripper	Jan Ripper	Tatra	E	1680	4	torpedo	4	K. K. A.	—
16	Josef Vermirovsky	Tatra-Auto	Tatra	F	1680	4	—	—	czeska	Paweł Jilovsky
17	Franciszek Hovanec	Tatra-Auto	Tatra	F	1680	4	—	—	—	Karol Andrysek
18	Władysław Bojanowski	Tatra-Auto	Tatra	F	1680	4	—	—	—	Bedrich Schäffer
19	Antonin Suldowsky	Ceskomor.-Kolben-Danek A. S.	Praga Alfa	F	1490	6	—	—	czeska	Alois Matyas
20	Witold Rychter	Witold Rychter	Tatra	G	1100	2	torpedo	4	—	Janusz Salkowski
21	Charles Divisek	Ceskoslow. Zbrojovka A. S.	Zbrojovka	G	1000	2	torpedo	4	—	Charles Flora
22	Mrj. Fliger	Ceskoslow. Zbrojovka A. S.	Zbrojovka	G	1000	2	—	—	czeska	Antonin Stloukal
23	Josef Mamula	Ceskoslow. Zbrojovka A. S.	Zbrojovka	G	1000	2	—	—	czeska	Josef Eimut
24	Wojciech Kołaczkowski	Wojciech Kołaczkowski	Zbrojovka	G	1000	2	—	—	czeska	—
25	Theodor Krédl	Ceskomor.-Kolben-Danek A. S.	Praga Piccolo	G	990	4	—	—	—	Józef Stehlik
26	Strzelecki	Strzelecki	Citroën	D	2300	6	torpedo	3	—	—

Czas osiągnięty przez zawodników na wyścigu płaskim w dniu rozpoczęcia raidu na dystansię 5 klm. (odcinek szosy Falenty — Łazy). Czas w/g, kolejnosci nr. raidowych: № 1 — 3,30, № 2 — 3,20 $^2/_5$, № 3 — 2,36 $^1/_5$. № 4 — 2,43 $^4/_5$, № 5 — 2,39 $^4/_5$, № 6 — 2,30 $^1/_5$, № 7 — 3 $^1/_5$, № 8 — - - -, № 9 — 3,36 $^1/_5$, № 10 — 3.14 $^{23}/_{100}$, № 11 — 3.1 6 $^5/_{10}$, № 12 — 2,50 $^4/_5$, № 14 — 4,49, № 15 — 3,50, № 16 — 3,39 $^3/_5$, № 17 — 3,46 $^1/_5$, № 18 — 3,38 $^1/_2$, № 19 — 4,1 $^6/_{10}$, № 20 — 5.16. № 21 — 4,23. № 22 — 4,17, № 23 — 4,31. № 24 — 4,10. № 25 — 4,13, № 26 — 3,47,1.

Szlak VIII Raidu Międz. A. P.

I etap 16.6. 1929.
WARSZAWA — Tarczyn — Grójec — Białobrzegi — Radom — Iłża — Łubienia — Ostrowiec — Ożarów — Zawichost — SANDOMIERZ — Tarnobrzeg — Majdan — Kolbuszowa — Głogów — Rzeszów — Łańcut — Przeworsk — Jarosław — Radymno — Krakowiec — Jaworów — Janów — LWÓW
razem około 455 klm.

II etap 17.6. 1929.
LWÓW — Mikołajów — Stryj — Drohobycz — Sambor — Chyrów — Dobromil — Niżankowice — PRZEMYŚL — Bircza — Tyrawa Wołoska — Rymanów — Krosno — Jasło — Biecz — Gorlice — Grybów — NOWY SĄCZ
razem około 377,2 klm.

III etap 18.6. 1929.
NOWY SĄCZ — Stary Sącz — Piwniczna — Mnisek — Gniazda — Spiska Bela — Kotlina — Tatr. Łomnica — Strbsko Pleso — Strba — Lpt. Sv. Mikulas — ZILINA — C. Tesin — OPAWA
razem około 400 klm.

IV etap 19.6. 1929.
OPAWA — SUMPERK — Hradec Kralowe — PRAHA
razem około 347 klm.

V etap 20.6. 1929.
PRAHA — Melnik — Douba — C. Lipa — Hejda — Runburg — Gersdorf — Löbau — Görlitz — Hunzlau — Haynau — LIEGNITZ — Löbek — Raudten — Guhrau — Lissa — Kościan — Stęszew — POZNAŃ
razem około 430 klm.

VI etap 21.6. 1929.
POZNAŃ — Goślina Murowana — Rogoźno — Wągrowiec — Kcynia — Nakło — BYDGOSZCZ — Koronowo — Gostyczyn — Tuchola — Chojnice — Brusy — Dziemiany — Łabiana — Kościerzyna — Klukowa Huta — Sulęczyno — Sierakowice — Kartuzy — Łebno — Szemud — Przetoczyno — Wejherowo — GDYNIA
razem około 396,6 klm.

VII etap 22.6. 1929.
GDYNIA — Chylonia — Kołeczkowo — Mniszewo — Żukowo — Kartuzy — Egiertowo — Kościerzyna — St. Kiszewa — Zblewo — Starogard — Czarlin — Gniew — Nowe — Małe Warłubie — Mały Luboń — Świecie — BYDGOSZCZ — Solec — Toruń — Chełmża — Stolno — GRUDZIĄDZ
razem około 382,7 klm.

VIII etap 23.6 1929.
GRUDZIĄDZ — Okonin — Radzyń — Wąbrzeźno — Golub — Rypin — Sierpc — Bielsk — Goślice — PŁOCK — Łask — Gąbin — Sanniki — Sochaczew — Żyrardów — Mszczonów — Grójec — Tarczyn — WARSZAWA.
Razem cały szlak raidowy 3097,9 klm.

WIZJE PRZYSZŁOŚCI

Z 1901 ROKU.

Herbert Georg Wells, autor wszechświatowej sławy fantastycznych powieści, będących logicznem rozwinięciem hypotez i postulatów wiedzy współczesnej, w jednej z prac swoich p. t.: „*Wizje przyszłości*", wydanej w r. 1901, a więc ćwierć wieku temu, zastanawia się nad zagadnieniami współczesnej komunikacji oraz jej przyszłego rozwoju.

Omawiając tę sprawę, Wells wykazuje ujemne strony kolei żelaznych i podkreśla, między innemi, iż należałoby sobie raz wreszcie uświadomić, że jeżeli dzisiaj po szynach jedziemy, zawdzięczamy to jedynie przypadkowym okolicznościom oraz trudnościom, które były łatwe do usunięcia. Podróż drogami żelaznemi — to tylko kompromis".

Już wtedy Wells przewidywał, że w przyszłości na pierwszy plan w komunikacji lądowej wysunie się automobil.

Słuszność tej tezy potwierdza życie.

Rozwój ruchu automobilowego, wzrastającego z dniem keżdym na kontynencie europejskim w okresie powojennym, zaczyna odgrywać coraz ważniejszą rolę w stosunkach komunikacyjnych.

Ilość kilometrów, przebytych przez autobusy w Stanach Zjednoczonych w r. 1927, jest o 5 proc. wyższa, od przebytych w tym czasie przez koleje elektryczne.

Widzimy więc, że samochód co raz wyraźniej dąży do opanowania przestrzeni, i że gotów jest odegrać taką rolę w stosunku do kolei żelaznych, jaką w ubiegłem stuleciu odegrały koleje żelazne, wobec ówczesnych środków komunikacyjnych o trakcji konnej (jak dyliżans itp.).

Skutki konkurencji, jaką stwarza dla kolei żelaznych rozwijający się z roku na rok ruch samochodowy, dają się odczuwać coraz silniej w całym szeregu państw europejskich, nie mówiąc już o Stanach Zjednoczonych, gdzie na podstawie przeprowadzonej statystyki stwierdzono, że *straty, poniesione przez* koleje żelazne wskutek konkurencji samochodów wynoszą około 25 procent wpływów.

Chociaż rozwój ruchu samochodowego w Polsce jest niewspółmiernie słabszy, niż w państwach zachodnio-europejskich, jednakże i tu stopniowo dają się odczuwać skutki konkurencji, jaką stwarza dla kolei żelaznych ruch samochodowy.

Powstaje więc u nas coraz więcej prywatnych linji autobusowych i samochodowych, co w konsekwencji nie może pozostać bez wpływu na dochodowość kolei.

45.000 KLM.

NA 32 LETNIM WETERANIE.

Dwaj włosi, Elio Jeretti Gaudeznio Umellii, postanowili dowieść, że wozy weterany automobilizmu budowane były tak solidnie, że i dziś jeszcze pomimo swego śmiesznego wyglądu zdołają dokonać z powodzeniem wielkich raidów na przestrzeni tysięcy kilometrów.

Próba się powiodła. Na samochodzie, obarczonym 32 latami życia, a przynajmniej z wyglądu przypominającym nieudaną dorożkę, obaj włosi wyruszyli w podróż z bram Wiecznego Miasta. Odwiedzili w swej podróży krajeżtrzech części świata, wszędzie entuzjastycznie podejmowani przez miejscowe automobilkluby. Kiedy w tych dniach wrócili triumfalnie do Rzymu — licznik ich wozu wskazywał przebytych 45.000 kilometrów.

je wielki spagek ilości zawodników biorących udział w raidzie (*I raid — 1921 r. 6 maszyn, II raid — 1922 r. 9 maszyn, III raid — 1923 r. 16 maszyn, IV raid — 1924 r. 24 maszyn, V raid—1925 r. 17 maszyn, VI raid — 1927 r. 24 maszyn i VII raid — 1928 r. 28 maszyn).* Nie wiadomo czemu przypisać ten niż barometryczny, zainteresowania w tej międzynarodowej imprezie, wówczas gdy przy szalonym rozwoju automobilizmu winien się stale zwiekszać.

Dziś widzimy, że w raidzie biorą udział— przeważnie i tylko — teamy fabryczne i trudno spodziewać się jakichś nadzwyczaj ciekawych wyników. Zwycięstwo jednych maszyn (o dużym litrażu) jest przesądzone. Niema w r. b. również i zbyt wielkiej konkurencji śród zawodników, nie zgłosili się również zeszłoroczni jeźdźcy dobrej klasy.

Zaczekajmy więc do następnego tygodnia, może dowiemy się coś ciekawego z samego przebiegu raidu, może będzie obfitował w jakieś „ciekawostki".

Najbardziej interesują wszystkich nowowprowadzone na rynek samochodowy polski, a biorące udział w raidzie, samochody „Z" (Zbrojovka).

Zainteresowanie to, jest w zupełności zrozumiałe, ponieważ są one najbardziej dostępne ze wszystkich europejek, a w pierwszej próbie szybkości, na samochodzie tej marki, sympatyczny kierowca p. Kołaczkowski osiągnął w swej kategorji najlepszy czas.



Przygotowania do wyścigu na miejscu startu. W dali widać oddział konnej policji, która dzielnie pilnowała porządku.

Dzieje Raidów Automobilowych A. P.

Pierwszy Raid samochodowy na ziemiach Polskich zorganizowany został jeszcze przed wojną, a mianowicie w dniach 4 i 5 lipca 1913 roku na trasie: *Warszawa, Błonie, Zgierz, Łódź, Piotrków, Radom, Puławy, Lublin, Garwolin, Zegrze.* Dystans wynosił około 600 klm. W Raidzie tym wzięło udział 16 samochodów.

Pierwszy powojenny konkurs turystyczny Automobiklubu Polski, zorganizowany w dniach 23—25 lipca 1921 roku, posiadał regulamin, który nie nastręczał zawodnikom specjalnych trudności, gdyż był dostosowany do bardzo jeszcze podówczas słabego rozwoju automobilizmu w Polsce. *Raid rozegrał się na przestrzeni około 600 klm.* i prowadził z Warszawy do Białowieży i z powrotem. Startowało zaledwie 6 samochodów. Pierwszą nagrodę zdobył Heyne na samoch. Dodge, drugą Mycinski na sam. Seyr trzecią Zagórski na sam. Hudson i czwartą Słupski na sam. Cadillac.

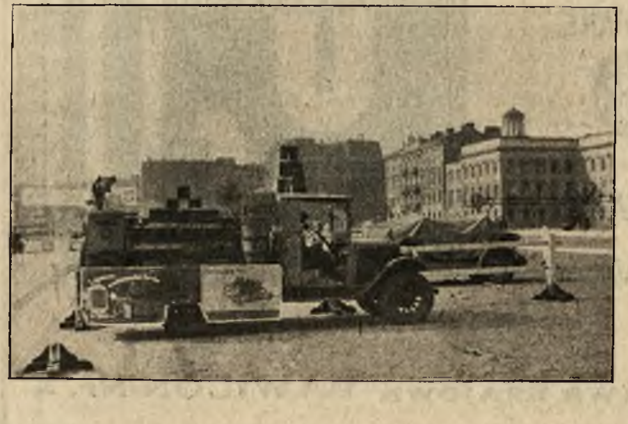


Vice-komandor VIII raidu A. P. Józef Grabowski.

II Raid roku 1922 obudził, prócz znaczniejszego zainteresowania w kraju, również pewne echo zagranicą, gdyż stanęło doń dwóch kierowców austrjackich. Konkurentów tym razem zgłosiło się dziewięciu. Trasu raidu, długości 874 klm., prowadziła w trzech etapach z Warszawy przez *Kielce, Kraków, Zakopane do Morskiego Oka* i tąż samą drogą *z powrotem do Warszawy.* Raid odbył się między 20 a 23 lipca.

Komandorem raidu był Włodzimierz Ostoja Zagórski na sam. Mercedes.

W roku 1923 III Raid odbył się między 15 a 22 czerwca. Był to pierwszy wielki Raid okrężny, a mianowicie długość drogi wynosiła przeszło 2050 klm., a *szlak szedł z Warszawy przez Cieszyn, Zakopane, Stryj, Kołomyję-Lwów* z powrotem *do Warszawy.* Zgłoszono do Raidu 16 samochodów, w czem trzy prowadzone przez kierowców zagranicznych. *Pierwsze miejsce w klasyfikacji* zajęli ex aequo *Liefeldt na sam Austro-Daimler* i czeski kierowca Sirouček na sam. Praga. Obaj oni przebyli cały dystans bez punktów karnych.



Stacja SHELL'A przy parku samochodow. VIII raidu A. P.

Komandorem był ponownie Włodzimierz Ostoja Zagórski.

Czwarty Raid, rozegrany w dniach 7—12 lipca 1924 roku, zgromadził na starcie 24 samochody w czem 6 prowadzonych przez kierowców zagranicznych. Dystans został ponownie powiekszony do 2500 klm., a szlak prowadził *z Warszawy przez Zamość, Zakopane, Kraków, Poznań, Puck* z powrotem *do Warszawy.* 20 samochodów ukończyło konkurs przyczem ani jeden bez punktów karnych. *Zwyciężył po raz drugi Liefeldt* na sam. Austro-Daimler, który dostał tylko jeden karny punkt.

Komandora pełnił na Raidzie *inż. Heyne* na sam. Laurin-Klement.

Piąty Raid Międzynarodowy A. A., który odbył się między 4 a 11 lipca 1925 roku stawiał zawodnikom nadzwyczaj trudne wymagania. *Dystans 3680* klm. podzielony został na siedem etapów. Szlak Raidu szedł z Warszawy przez Wilno, Słonim, Tarnopol, Lwów, Morskie Oko, Kraków, Warszawę, Płock, Gdańsk, Bydgoszcz, Poznań z powrotem do Warszawy, a zatem prowadził nieomal naokoło Polski, po wszelkich drogach, nie wyłączając dróg gruntowych.

Do startu stanęło 17 samochodów. Pomiędzy konkurentami znajdowały się *po raz pierwszy samochody polskiej konstrukcji:* dwa Ralf Stetysz i jeden C. W. S. Dwa samochody prowadzone były przez kierowców zagranicznych. Wyniki Raidu były następujące:



Komandor VIII raidu A. P., Janusz Regulski

1) Betaque (Austro-Daimler) punktów + 35,08; 2) Liefeld (Austro-Dimler) + 34,42; 3) Almasy (Steyr) + 27,15; i t. d. Komandorem Raidu był ponownie *inż. Heyne* na sam. Laurin Klement.

W roku 1927 Raid Miedzynarodowy, zaprojektowany jako impreza polsko-czechosłowacka, *nie doszedł do skutku* z powodu wypadków politycznych.

Szósty z rzędu Raid, zorganizowany między 5 i 10 czerwca 1927 roku, odbył się pod znakiem współpracy Klubów Afiljowanych. Trasa jego wiodła *w sześciu etapach przez siedziby wszystkich Klubów,* idąc *z Warszawy przez Bydgoszcz, Gdynię, Poznań, Katowice i Zakopane do Lwowa.* Długość drogi wynosiła 2403 klm. *Startowały 24 samochody,* z których dwa prowadzone były przez kierowców zagranicznych. W klasyfikacji Raidu pierwsze miejsce zdobyli:

1) Szwarcsztein (Austro-Daimler) punktów + 41; 2) Liefeldt (Austro-Daimler) + 38; 3) Ripper (Lancia) + 13. *Komandorem był p. Janusz Regulski* na sam Bugatti.

Zeszłoroczny wreszcie VII Raid Międzynarodowy zorganizowany został jako Raid „uzdrowiskowy", gdyż trasa jego prowadziła w sześciu etapach, na przestrzeni 3018 klm., przez wszystkie większe polskie miejscowości kuracyjne. Konkurs odbył się w dniach 17 — 24 czerwca 1928 roku, na trasie: *Warszawa, Druskieniki, Łuck, Jaremcze, Truskawiec, Krynica, Busk, Warszawa.* Na niektórych odcinkach powyższej trasy, konkurenci przejeżdżać musieli przez ciężkie drogi gruntowe. Uczestniczyło w Raidzie 28 samochodów, w czem sześć prowadzonych było przez kierowców zagranicznych.



Vice-komandor VIII raidu A. P. Aleksander Sieńkowski

Pierwsze miejsca zdobyli:

1) Illiano (Fiat) punktów + 67,5; 2) Schönfeld (Steyr) + 66; 3) Liefeldt (Austro-Daimler) + 66; Komandorem był *p. Janusz Regulski* na sam. Austro-Daimler.

Wklęsłe lusterko:

RAID „MIĘDZYNARODOWY."

W chwili, gdy słowa te czytacie po wyboistych szosach Rzeczypospolitej Polskiej telepie się kilkanaście maszyn raidowych, tak zwanego rajdu międzynarodowego Automobilklubu Polski. Są wśród współzawodniczących wozy austrjackie, czeskie, włoskie, francuskie, ale niema polskich. Niema „z powodu niema?"

Wozy lecą sobie, podskakując na mostkach i wybojach, postękując na głębszych dziurach i będą tak leciały dni ośm, póki nie powrócą szlakiem rajdowym do stolicy, lub nie wykopyrtną się w drodze do rowu.

Zgodnie z regulaminem komisji sportowej wozy podzielono na kategorie:

pod względem litrażu, spożycia benzyny rozstawienia osi, koloru karoserji i niektórych innych niezmiernie ważnych właściwości! Ta klasyfikacja i regulamin są najbardziej polskie z całego rajdu bo trudno przypuszczać, aby na coś podobnego mógł się zgodzić jaki cudzoziemiec...

Wozy rajdowe wyskakawszy się do syta na polskich szosach, mają w trzecim dniu rajdu wpaść na obszar Czechosłowacji. Ztamtąd, piątego dnia, automobiliści nasi wjadą w obręb Rzeszy niemieckiej i przetną na przestrzeni ok. 170 km. rejencję opolską między Görlitz i Liegnitz, mówiąc tamecznem językiem. Fachowcy twierdzą, że dla automobilistów polskich będzie to najniebezpieczniejszy odcinek rajdowy, co zdają się potwierdzać znane towarzystwa ubezpieczeniowe, które jednomyślnie odmówiły naszym rajdowcom asekuracji na tym właśnie odcinku.

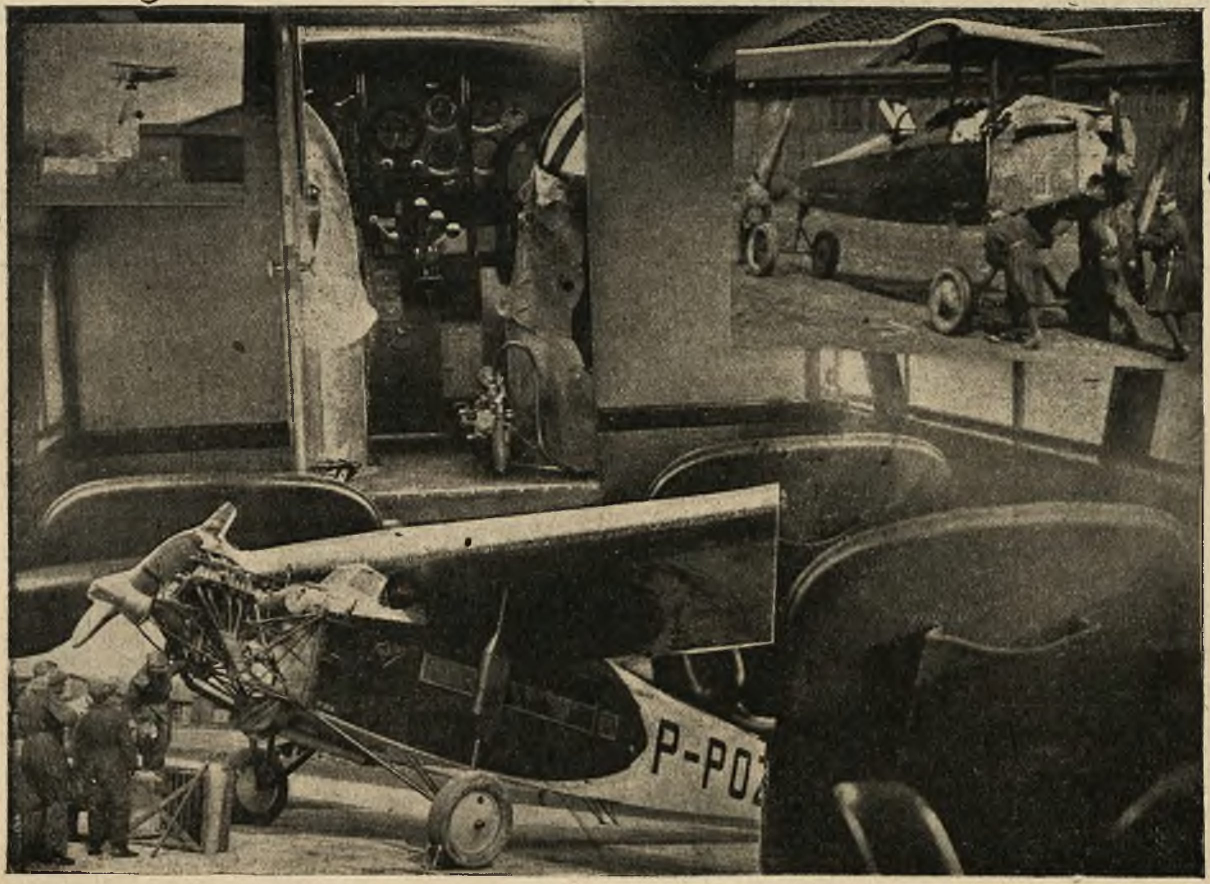
Nie mogę zrozumieć czemu się to stało i dlaczego jazda po szosach pruskich ma być niebezpieczniejszą od jazdy po naszych, skoro władza naszego ministerjum robót publ. wcale na nie nie sięga?? Plotkarze tłumaczą sobie powściągliwość towarzystw asekuracyjnych tem, że znają one doskonale gościnność pruską i że raz już srodze wpadły, godząc się na asekurację artystów katowickich jadących na występy gościnne do Opola.

Trzeba tę plotkę zdemontować: artyści polscy zatrzymali się na terytorjum niemieckim. Nietylko zatrzymali się, ale mieli nieostrożność „bawić“ na nim parę godzin. A nasi automobiliści nie są głupi.

Jak tylko wjadą w granice rejencji opolskiej... gazu proszę państwa! Po dwuch godzinach drogi, gdy dopadną już do granicy województwa poznańskiego można przystanąć.

Ale pierwej NIE!

Tees.



Gdy tylko ukażą się pierwsze promienie słoneczne, na lotnisku warszawskiem — wojskowem i cywilnem — rozpoczyna się życie: Fokkery przebywają poranną toaletę, mechanicy badają skrupulatnie każdą ich cząsteczkę. Za parę godzin zapełnią się obszerne i wygodne kabiny i płatowce poszybują na P. W. K., lub nad polskie morze. Dziarsko też wywijają w przestworzach Spady i Bréguety. Czasami też, bywa i nieudolna “*kraksa*„, ale to tylko czasami... Fot. „Autolot“

KOMUNIKAT PRASOWY 13.

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat: Warszawa, Hoża 37 m. 4.

1. F. I. C. M. komunikuje w swoich biuletynach o rekordach światowych (Nr. Nr. 19 i 20) następujące dane.

1) Kierowca — I. M. Waterman i H. R. Taylor (zawodnik — Brooklands) dnia 4 czerwca 1929 na motocyklu z wózkiem marki Coventry Eegle (Kat. B. klasa g)

Czas 4 g.—dyst. 297 m 1074 y—śred. 74.40 m/g (119.74 km/g)
„ 5 g.— „ 360 m 1645 y— „ 72.19 m/g (116.17 km/g)
„ 6 g.— „ 427 m 753 y— „ 71.24 m/g (114.65 km/g)
„ 4 g. 18 m. 22,15 sek. — dystans 500 km. — średnio 72.15 m/g (116.11 km/g).

2) Kierowca — Mme Stewart, zawodnik — Monthlery, dnia 5 czerwca 1929, cyclear marki Morgan (Kat. C. klasa K.)
Dystans 50 km — czas 19 m. 40,86 sek. — średnio 94,71 m/g (152,43 km/g); dystans 50 km — czas 31 m 29,58 sek. średnio, 95,25 m/g (153,30 km/g); dystans 100 km — czas 39 m 206 sek. — średnio 95,51 m/g (153,71 km/g); dystans 100 km — czas 1 g. 2 m. 32,31 sek. — średnio 96,71 m/g (155,64 km/g); czas 1 godz. — szybkość 95,02 m/g (154,298 km/g).

2. Sosnowieckie Towarzystwo Cyklistów komunikuje, że w dniu 27 ub. m. *powstała przy Tow. Sekcja motocyklowa*, którą zgłoszono na członka do P. Z. M. Zarząd Sekcji jest następujący: przewodniczący — p. H. Levittoux, skarbnik — p. L. Dziordziński, sekretarz — p. M. Dynkowski, kapitan I — p. Z. Zalega, kapitan II — p. B. Kwiatkowski.

3. Pabjanickie Tow. Cyklistów (Pabjanice, Zamkowa 1) zgłosiło swoją Sekcję motocyklową na członka P. Z. M. Członkami Sekcji są pp. Jankowski Cz. Krauze Br., Fidler J., Knirau J., Jarzębowski J., Karczewski J., Karczewski N., Nowak J.

JANUSZ MEISSNER por. pilot.

Kanalja.

(Nowela)

(dokończenie)

Rozmyślania nad tem przerwał mi prezes Aeroklubu, który podszedł do mnie w towarzystwie jakiegoś Anglika.

— Pan Horecki. Pan Wilkins: Pan Wilkins ma do pana prośbę.

— O cóż chodzi? — zapytałem, opanowując roztargnienie.

Wilkins spóźnił się. Nie dopuszczono go do zawodów z powodu ograniczonej ilości miejsc. Słyszał o pęknięciu tłoka. — Czy nie odstąpiłbym mu swego miejsca i numeru?

Naturalnie zgodziłem się. Nic mnie to teraz nie obchodziło, kto poleci jako 17-ty.

Poszliśmy załatwić formalności.

Z trybun leciały okrzyki. pełzły szmery, zrywały się brawa. Płatowce kolejno szły w powietrze, dokonywały cudów, waliły się w oszalałych *korkociągach i glisadach* wdół, pięły się znów wgórę, kreśliły ostre łuki wirażów, przewijały się w *beczkach i loopingach*, kręciły się w *spiralach*, wiązały ciasne supły *immelmannów.*

Ogarnęła mnie apatja i zniechęcenie.

Nie wiedziałem jak postąpić. Wkońcu zdecydowałem pojechać do domu i — czekać.

Miałem już odejść, kiedy wywołano numer 17. Mimowoli drgnąłem i spojrzałem na start. *Sopfith*, oznaczony moim numerem, ruszał.

Zaraz po starcie można było poznać mistrza, który nim pilotował.

Trzy *immelmanny*, następujące bezpośrednio po sobie i łączące się w jedną nieprawdopodobną figurę, cisnęły płatowcem wprzód, wtył i znowu wprzód, błyskawicznie kładąc go na plecy i odwracając zpowrotem przez skrzydło, tak, że trudno było dostrzec moment obrotu. Potem... potem nastąpiły *loopingi*, ciasne, jak obręcz, *beczki*, wrzane w misterny węzeł, powolne, to znów szybkie, jak mgnienie oka, ślizgi na ogon, kończące się szaleńczym *trawersem*, z którego Wilkins podrywał maszynę do iście warjackich wirażów, i wreszcie — *korkociąg* ze zmianą kierunku zwojów od lewych do prawych wpół drogi, kiedy maszyna warknęła nagle w ostrym przerzucie *renversement.*

A potem brawa z trybun. Jakby sto kulomiotów zaczęło strzelać naraz. I krzyk, podobny do huku burzy , czy huraganu...

Nie czekałem już dłużej. Wymknąłem się na swoim Daimlerze pod rozetujzazmowanemi trybunami. Na placu przed lotniskiem, u samego podjazdu, zobaczyłem białe *Hispano* Ireny. Ona sama właśnie zamierzała wsiąść do auta, kiedy je mijałem, patrząc w inną stronę.

— Stachu!

Udałem, że nie słyszę, ale nie mogłem ruszyć z miejsca, bo drogę zatarasował mi jakiś *Packard.*

— Stachu! — była tuż przy mnie.

Zrobiło mi się gorąco. Nagle poczułem jej ramiona na szyji.

— Cudownie! Cudownie! Świetnie, nadzwyczajnie! Pierwsza nagroda. pierwsza.

Nie dała mi przyjść do słowa, więc posadziwszy ją obok siebie, dałem gazu, aby uciec od gapiów.

— Jedźmy prosto na dworzec — powiedziała po chwili, uspokoiwszy się nieco.

— Na dworzec?

W ręku jej ujrzałem żó łte bilety sleepingu. Zadrżałem.

— Jesteś pierwszym pilotem Europy — mówiła dalej. — Boże, co za szczęście! Jedźmy prędzej: pociąg odchodzi za kwandrans. Chcę być wreszcie naprawdę tylko z tobą. Ale jak ty latasz! Jak ty to cudownie robisz

Nie zaprzeczałem. Byłem *oszołomiony...*

W Burgas spędziliśmy rozkosznie 3 tygodnie.

Irena nagle przestała interesować się lotnictwem. *„Zwróciła wreszcie na mnie uwagę“*. Ale mnie gryzło sumienie: byłem kanalją. Kanalją wyjątkowo podłego gatunku. Wkońcu powiedziałem jej to.

Roześmiała się:

— Wiem od początku, jak było. I o Wilkinsie i o pęknięciu tłoka. Ale kochałam cię już wtedy. Nie chcąc ci robić przykrości...

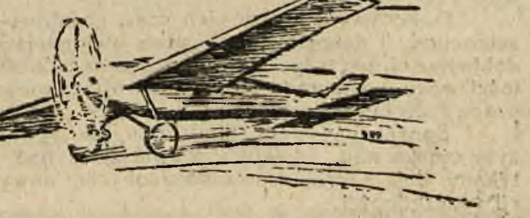
Wybuchnąłem.

— Jakto? Więc to była komedja?

— Tak, mój kochany głuptasku, komedja, ale przecież, gdybyś niepotrzebnie nie poruszył tej kwestji...

Przerwałem jej gwałtownie. Byłem upokorzony, wściekły.

Zerwałem z nią na zawsze. I doprawdy nie wiem, kto z nas dwojga był bardziej *kanalją.*



Motocyklowy Zjazd Gwiazdzisty do Poznania.

W sobotę, 8 czerwca odbył się Motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Poznania, zorganizowany przez Polski Związek Motocyklowy. Organizację kontroli i parku w Poznaniu przejął Wielkopolski Klub Motocyklowy. W Zjeździe wzięło udział 21 motocykli i to: 3 z Warszawy, 3 z Górn. Śląska, 1 z Cieszyna i 14 z Łodzi. Do mety przybyło w oznaczonym czasie 17 motocykli. Na mocy regulaminu ustaliła Komisja przyjmująca w składzie: pp. Głowiński, Czerwiński i Broniarz, wyniki następujące:

	Nazwisko:	Klub	przebył km:	czas:	uzyskana przec.	uzyskane punkty:
1	Nagel	T. S. Union	662,7	17,27	37,98	68,97 d.
2	Grabowski	T. S. Union	416,2	11,07	37,44	37
3	Schönborn	Eug. T. S. Union	350,8	10,05	34,80	27,1
4	Fiedler	T. S. Union	350,8	10,05	34,80	26,4
5	Kummer	T. S. Union	350,8	9,42	36,18	25,5
6	Rosenfeld	T. S. Union	350,8	9,28	37,08	25,5
7	Werner	T. S. Union	350,8	9,28	37,08	25,5
8	Tiepe	T. S. Union	350,8	9,05	38,64	24,4
9	Pierkel	Śl. Kl. Motoc.	374,1	10,17	36,36	22,62
10	Pielawski	Śl. Kl. Motoc.	374,1	10,01	37,32	22,62
11	Patzer	T. S. Uuion	309,2	6,47	45,6	20,17
12	Schönborn	T. S. Union	277,8	7,39	36,30	16
13	Drebert	T. S. Union	277,8	7,46	35,76	15,61
14	Andrzejak	Tow. Miłośn. S. M.	223,7	8,07	27,558	8,05
Poza konkursem:						
	Beinge—Śl. Kl. Motoc.		374,1	10,17	36,36	23,49
	Kopczyński—Niestowarzyszony Warsz.		353,6	10,64	32,88	19,26
	Niwiński—Niestow. Warszawa—(brak karty drogowej.)					

Dzięki życzliwemu stanowisku dowódcy 7, Dyw. Samochod. p. mjr. Srockiego, urządzono park w 7. dywizjonie samoch. przy ul. Marcelińskiej. Wydatną pomocą w przyjmowaniu zawodników służyli pp. kpt. Aławidze i por. Kosiński z 7 Dyonu Samochod.

W godzinach wieczornych urządzono przyjęcie uczestników Zjazdu w lokalach Automobilklubu Wielkopolski przy ul. Kantaka, gdzie w miłym nastroju spędzono kilka godzin. W imieniu Wielkop. Klubu Motoc. Powitał obecnych p. prezes Głowiński. Z członków Automobilklubu Wielkop. był obecny p. Czerwiński, który przez cały czas służył wydatną pomocą. Wyniki ustalone przez Komisję przyjmującą ogłosił sekretarz A. W. p. Broniarz.

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

p. Jerzy Wawut, Reda (Pomorze) zapytuje:

„jaki jest najwłaściwszy sposób zjeżdżania po pochyłościach? czy należy hamować hamulcem ręcznym, czy nożnym, czy też silnikiem?"

Przedewszystkiem należy trzymać się zasady, że zjeżdżać z góry należy wolniej, niż się wjeżdża na nią, ponieważ ciężar wozu nadaje rozpęd, który na pochyłości trudny może być do opanowania. Należy jechać tak, aby wóz dał się w każdej chwili zatrzymać. Co do hamowania, to przy zjeżdżaniu na niewielkiej przestrzeni np. kilkuset metrów najpraktyczniej jest wyłączyć sprzęgło, nastawić lewarek na bieg jałowy i zjeżdżać powoli, hamując lekko nożnym hamulcem. Przed samym końcem pochyłości nastawić na najwyższy bieg, dodając jednocześnie gazu, tak aby szybkość silnika zrównała się z szybkością wozu. Jeżeli jednak mamy przed sobą długą przestrzeń pochyłą i droga jest dobrze widoczna i zupełnie wolna, wskazanem jest hamowanie silnikiem, gdyż hamulce zbytnioby się zagrzały na dużej przestrzeni. Prawidłowe hamowanie silnikiem jest następujące: należy wyłączyć zapalenie i nacisnąć całkowicie pedał akceleratora. Jeżeli silnik ma dobrą kompresję, to zjazd odbędzie się łagodnie i powoli. Zbliżając się do końca pochyłości, należy włączyć zapalanie, naciskając jednocześnie na chwilkę pedał sprzęgła. Sposób taki hamowania nietylko nie jest szkodliwy dla silnika, ale nawet bardzo korzystny: przy tej okazji cylindry i świece oczyszczają się z nalotu. Należy usilnie wystrzegać się hamowania silnikiem przez zamknięcie dopływu benzyny. Takie hamowanie prowadzi prostą drogą do zaoliwienia świec!



W roku 1928 przepłaciliśmy 5.000.000 zł. sprowadzając opony.

Sprawa wysokości kosztów utrzymania samochodu w Polsce jest niezmiernie ważna, zarówno dla poszczególnych jednostek, jak i dla przyszłości rozwoju automobilizmu w kraju. Oceniając znaczenie tego rozwoju dla wzmożenia ogólnego tętna życia gospodarczego Polski, czynimy zdawałoby się — wszystko, aby dorównać ruchowi samochodowemu w innych krajach europejskich, zapominamy jednak o stosunkowo dość kosztownem utrzymaniu samochodu w Polsce i niewiele czynimy, aby koszty te obniżyć, chociażby przez zaprowadzenie jakiejkolwiek posuniętej oszczędności i to w tych kierunkach, w których oszczędność zależną jest od nas samych: a więc przedewszystkiem w otoczeniu całego samochodu większą, niż dotychczas, opieką, zorganizowaniu należytej obsługi itp.

Dokonywany co pewien czas, gruntowy przegląd samochodu i uzupełnienie w porę najmniejszych niedokładności, przyczyni się bez wątpienia do długotrwałości wozu, wynagradzając wielokrotnie włożoną w to pracę i drobne koszty.

Sposób używania samochodu, jak również należyta opieka nad silnikiem, a zwłaszcza nad pneumatykami, daje szerokie pole do zdobycia nowych pozycji oszczędności.

Posłuchajmy, co mówi jedna z najpotężniejszych wytwórni pneumatyków, w Ameryce: „Polska w roku 1928 kupiła zadużo opon za 5 miljonów złotych".

Statystyka amerykańska stwierdza, że przy ilości samochodów, które posiada Polska i biorąc pod uwagę stan naszych dróg, import opon jest 2 razy za duży. *Zapłaciliśmy 5 miljonów złotych zadużo za opony przy ilości ca 25.000 samochodów.* Najdalej za 3 lata będziemy mieli 1.000.000 samochodów i wówczas wydamy zbytecznie 20 miljonów złotych. Dlaczego?

Ceny na opony w Polsce, z powodu silnej konkurencji fabryk wszystkich krajów są niskie. Po odliczeniu cła ceny u nas są niższe, niż w Ameryce. Nie przepłacamy więc opon, lecz obchodzimy się z niemi nieumiejętnie.

Samochody przychodzą do Polski, jak do wszystkich krajów, z normalnem wyposażeniem, wystarczającem przy dobrych drogach i przy dostatecznem pompowaniu. Opony o normalnem uposażeniu w naszych warunkach i przy nieumiejętnem obchodzeniu się nie zawsze wystarczają. Bowiem przekonano się o tem wielokrotnie w praktyce i dlatego zaczęto stosować w wielu wypadkach wymiary silniejsze, lub opony wzmocnione.

Z powyższego wynika, że z własnej winy ponosimy zaduże koszty utrzymania samochodu, zaniedbując pielęgnację pneumatyków, które wszakże stanowią jedną z największych pozycyj rozchodowych w każdej gospodarce samochodowej.

Nie wszyscy rozumieją, jak wielkie zadanie spełnia opona, która musi być znakomitem pancerzem dla powietrza, na którem właściwie jedzie samochód.

Opona podczas jazdy ugina się niezliczoną ilość razy, uderzając o kamienie i inne przeszkody. Uderzenia są tem silniejsze, im większy jest ciężar samochodu i jego szybkość.

Przy szybkości około 60 km. na godz. siła uderzenia równa się 10-krotnej wadze pełnego samochodu, więc 15.000—25.000 kg, przy szybkości 120 km. — 40-krotnej, więc 60.000 do 100.000 kg.

Cyfry wymienione wykazują, na jakie próby wytrzymałości narażona jest opona. Uderzenia wywołują wzajemne tarcie warstw płócien, czyli wewnętrzną pracę. Opona rozgrzewa się i niszczy. Każdy przedwojenny sportowiec przypomina sobie z pewnością, jak stawał na szosach i oblewał dawne „Opony — Cordy" wodą i *dumny był, jeżeli opony osiągnęły rekordową wytrzymałość 3.000 km.*

Obecnie opony „Gum-Dipped" zamiast zwykłych płócien mają sznurki przesycone gumą. Jest to metoda fabrykacji wynaleziona i opatentowana przez Firestone'a. Przez zanurzenie w gumie, według tej metody, nietylko każdy sznurek podstawowy opony, ale i każde włókno sznurka jest przesiąknięte gumą, dzięki temu opona jest elastyczna w każdym swoim elemencie, unika się więc wewnętrznych tarć, rozgrzewania i tem samem niszczenia się opony. Dzięki tej metodzie fabrykacji, osiągnięto rekordowe wyniki. „Most miles per Dollar" — „jaknajwięcej mil za dolara". Kierując się tą dewizą, fabryki „Firestone Rubber Co." doszły już oddawna do naczelnego stanowiska, jakie obecnie zajmują w światowej produkcji pneumatyków.

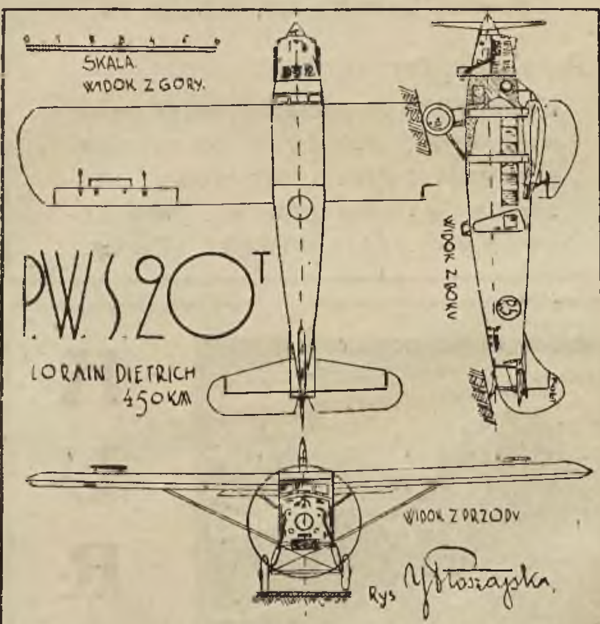
Opona, tworząc łącznik pomiędzy samochodem a jezdnią nie ulega wyłącznie zewnętrznemu tarciu, ale również stałemu niszczeniu wewnętrznych części.

Gdy opona jest prawidłowo napompowaną, niesie odpowiedni do swego rozmiaru ciężar, bez specjalnego wysiłku. Jednak gdy ją za słabo napompujemy, lub zbytnio obciążymy, będziemy mieli jako rezultat przedwczesne jej zniszczenie. Opona jest dzięki temu przedwcześnie zniszczona, zamiast być prawidłowo użytą.

MODELARSTWO LOTNICZE:

P. W. S. 20 I.

20 I jest *Pierwszym samolotem komunikacyjnym konstrukcji polskiej*, zbudowanej przez Podlaską Wytwórnię samolotów w Białej. Jest to jak widać z planu, jednopłat górny z zastrzałami. Skrzydło doczepione jest do górnych podłużnic kadłuba, Maszyna zaopatrzona być może we wszystkie silniki o mocy 400 — 600 KM. Pierwszy egzemplarz obsługiwany jest przez 450-cio konnego Lorain-Dietricha. W środkowej części kadłuba znajduje się duża kabina, zawierająca przedział dla pi-



lota i mechanika, fotele dla 8-miu pasażerów, miejsce na bagaż oraz garderobę. Kadłub jest konstrukcji mieszanej (drewniano-stalowy) kryty dyktą aż za kabinę, dalej płótnem. Skrzydło drewniane. Lotki odciągane skrzydełkiem oporowem. Stery normalne odciążane. Sterowanie lotek i steru kierunkowego linkami, wysokości pół-sztywne. Podwozie klasyczne, amortyzacja w przedniej goleni. Silnik okryty jest maską, zaopatrzoną w liczne szpary wentylacyjne. Rury wydechowe schodzą ku dołowi, na grzbiecie kadłuba znajduje się okrągły otwór zamknięty klapą t. zw. „klapa bezpieczeństwa". Po silnikiem umieszczona jest chłodnica prostokątna wodna, oraz malutka komurka do oliwy. Wejscie do kabiny umożliwiają drzwi, umieszczone z lewej strony, oraz stopień z rur spawanych. Maszyna wykazała dobre własności lotne, tak że jest nadzieja że 20 I zastąpią Fokkery na linjach „Lotu". *Dane płatowca:* Rozpiętość 17.60, Długość 12.76, Wysokość 3.71 m. Pow. nośna 52,9 m.². Ciężar całkowity 3200 kg. użyteczny 1260 kg. Szybkość 190 klm/godz. Pułap 4000 m.

PILOT.

WIDMO

przyszłej wojny z udziałem lotnictwa.

(Dokończenie).

Dnia 12 i 14 września 1918 r. podczas dwuch wypraw niszczycielskich na Conflans na przestrzeni tylko 20 km. wgłąb frontu nieprzyjaciela, lotnictwo myśliwskie odniosło następujące sukcesy: 12-go stracili Niemcy 3 płatowce (w tej liczbie płatowiec dowódcy dyonu), 2 ludzi odniosło rany, 14-go — 8 płatowców. Ogółem 20 pilotów i obserwatorów unieszkodliwione na ogólną liczbę 33-ch, którzy wzięli udział w tych wyprawach.

Już z powyższego widać, jak skuteczną bronią w walce z dziennem lotnictwem niszczycielskiem jest własne lotnictwo myśliwskie.

Płatowce niszcz. tak dzienne, jak i nocne osiągają szybkość przeciętną 140 do 180 klm. godz. Porą najodpowiedniejszą jest świt.

Warunki atmosferyczne najlepsze: całkowite lub częściowe zachmurzenie cienką warstwą chmur na wysokości 400 do 1500 mtr. Mgła i deszcz, oraz wiatr w kierunku od nieprzyjaciela, stanowią utrudnienie. Silna mgła może uniemożliwić wyprawę całkowicie.

Bombardowanie nocne.

Działanie grupowe (koncentracyjne) lotnictwa niszczycielskiego nocnego jest niemożliwe. Każdy płatowiec musi działać samodzielnie i wracać inną drogą, by uniknąć zderzenia z innemi. Trudność lotu nocnego polega w pierwszym rzędzie na utrzymaniu kierunku i odszukaniu celu. zwłaszcza, gdy warunki atmosferyczne są złe (mgła, deszcz i zachmurzenie).

Natomiast mniejsze niebezpieczeństwo przedstawia obrona lotnicza i lotnictwo myśliwskie, mogące działać tylko w strefach oświetlonych reflektorami. Co zatem idzie, płatowce niszczycielskie mogą zabrać więcej bomb. na niekorzyść swego uzbrojenia, szybkości i zwrotności. Lot można odbywać na nieco mniejszej wysokości, o ile niema zapór balonowych.

2 Eskadry niszczycielskie mogą wyrzugić na miasto 12 do 16 tonn bomb. Napady nocne mogą mieć na celu 2 różne efekty:

a) gdy nieprzyjacielowi chodzi o szybki efekt i wielki wpływ moralny, albo jeżeli warunki atmosferyczne ograniczają czas bombardowania — płatowce niszczycielskie muszą znaleźć się nad celem w krótkich odstępach czasu,

b) jeżeli nieprzyjaciel ma zamiar przerwać ruch kolejowy, albo pracę w fabrykach i t. p. — stara się utrzymać całą noc dany ośrodek zamieszkały w stanie podniecenia i zdenerwowania w ciągłem niebezpieczeństwie. Nieprzyjaciel osiąga ten efekt przez zwiekszenie przerw w kolejnym odlocie płatowców z lotniska, a więc przerw w przelocie samolotów nad celem. Tym sposobem personel fabryczny np. który schronił się w czasie jednego bombardowania, nim zdąży powrócić do pracy—musi już chronić się przed następnem.

Jako przykład skutecznego użycia nocnego lotnictwa niszczycielskiego, przytoczę przeprowadzone przez Niemców bombardowanie nocne francuskich węzłów kolejowych, celem utrudnienia transportu rezerw francuskich na front angielski.

Dworzec kolejowy w Chalons i tor kolejowy Paryż — Avricourt na linji między Chalons i Matugues były bombardowane w czasie od 17 do 27 marca 1918 r. *każdej nocy.* Wobec tego trzeba było przenieść ruch pociągów bardziej na południe. na linję Sammesous — Fere Champenoise, czego nastepstwem było:

1) opóźnienie transportu dwuch dywizji o 10 godzin,

2) trudności w transporcie na linji południowej dwuch innych dywizji, które straciły jeszcze 12 godzin wskutek zbombardowania dworca Creil.

Nie potrzebuję chyba dodawać ile zamieszania i strat to wywołało. Na podstawie tego strategicznego przykłagu łatwo już wyobrazić sobie, ile strat przyczynić może podobna akcja nocna, skierowana na wielkie miasto przeciw ludności cywilnej, lub centrum przemysłowemu.

Bomby.

Bronią lotnictwa niszczycielskiego są bomby. Po święce im tylko parę słów, zanim przejdę do samego bombardowania, aby opisać warunki jego skuteczności.

Rodzaje bomb używanych w lotnictwie niszczycielskiem są następujące:

Bomby z zapalnikami (z opóźnieniem) do niszczenia sprzętu i budynków wewnątrz (burzące).

Bomby przeciw celom żywym (50, 15 i 10 klg.),

Bomby oświetlające.

Bomby gazowe (yperyt)

Bomby zapalające.

Aby pokryć jeden klm. kwadratowy gazem, potrzeba około *1000* tonn gazu przyczem jedna bomba1000 kg. zawiera 700 kg. gazu

Warunki celowania i bombardowania.

Bombardowanie z samolotu określić można jako strzelanie artyleryjskie — do danego pola, bez uprzedniego wstrzeliwania, wykonane w miarę możności) w „łożu wiatru", t. j. z wiatrem, lub pod wiatr (z powodu niedoskonałości obecnie istniejących celowników). Strzelanie to jest mniej dokładne niż artyleryjskie dostateczna zaś skuteczność jego, wymaga użycia wielkiej ilości bomb. Zatem bombardowanie daje dobre wyniki jedynie wtedy, gdy przeprowadzone jest masowo. Utrudnienie stanowić mogą zasłony dymne (powodowane w miastach np, przez zaopatrzenie ludności i fabryk w materjały dymiące przy spalaniu w piecach), oślepianie w czasie nocy samolotów nieprzyjaciela reflektorami, oraz wszelkiego rodzaju maskowanie. (Np. przez malowanie dachów barwą ochronną. gaszenie świateł w nocy i t. p.). Zwłaszcza światła wszelkiego rodzaju, nawet na linjach kolejowych, na statkach rzecznych i t. d. stanowić mogą dla nieprzyjaciela bardzo dogodne punkty orjentacyjne. Można to wyzyskać, stwarzając sieć sztucznego oświetlania w pobliżu miejsc narażonych na bombardowanie nocne. Sieć taka może zmylić nieprzyjacielskie eskadry i spowodować wyrzucenie bomb w niezamieszkałej, sztucznie oświetlonej okolicy.

Tak więc środkami obronnemi. o doskonałość i dostateczną ilość których winniśmy się troszczyć przedewszystkiem, są:

1) silne własne lotnictwo,

2) dobra organizacja obrony przeciwlotniczej, zaopatrzonej w reflektory, artylerję i karabiny zenitowe środki dymne i inne urządzenia techniczne.

Wszystko to wymaga dużych zasobów pieniężnych.

Raz jeszcze powtarzam; *Największy nawet budżet na lotnictwo stanowić będzie tylko znikomą cząstkę strat, które państwo poniesie w czasie wojny, jeśli się zawczasu do odparcia ataku lotniczego nie przygotuje.*

Nieporozumienie.

Kilku panów prowadzi ożywioną gawędę.

— Wyobraźcie sobie, — odzywa się jeden — lekki chód, piękna linja, zgrabny kształt...

— Jak się więc nazywa ta pani?

— Pani? Ależ ja nie mówię o żadnej pani. Ja mówię o moim nowym motocyklu.

Niewinne przypuszczenie.

W poczekalni lekarza zjawia się jakiś pan z zakrwawionym obliczem. Lekarz puszcza go do gabinetu i obrzuciwszy go wzrokiem pyta:

— Pan jest żonaty?

— Nie, ja spadłem z motocykla.

Kompromis.

— Co się stało u licha, widziałem ciebie wczoraj, pędzącego ulicą na motocyklu z szaloną szybkością.

— To było tak: Policjant wyznaczył mi 10 zł. kary za nadmiernie szybką jazdę. Miałem papierek 20-to złotowy, a on nie miał reszty. Pozwolił więc mi dojeździć do 20-tu złotych.

Złośliwość.

— Czy pan już oglądał mój piękny nowy motocykl?

— Nie. Nie wiedziałem, że pan ma 2 motocykle

Odpowiedzi Redakcji:

P. **Adamczewski** — Stryj. Odpowiadamy artykułem:

P. **Celiński** — Śniatyń. Samochód nie wart jest tej ceny.

P. **F. M.** — Nie odpowiadamy.

P. **H. Liptay** — Komorowo. Radzimy zwrócić się osobiście.

P. **Makarewicz** — Kodeks nie przewiduje.

P. **„Oskar"** — Zgadzamy się, jest to nie dowcipne naśladownictwo.

P. **Rochmiński** — Suwałki Nadesłanego ogłoszenia nie zamieścimy, pieniądze zwracamy.

POSADY POSZUKIWANE:

STUDENT — Kierowca samochodowy, poszukuje posady na wóz prywatny. Dłuższa praktyka i poważne referencje. Łaskawe zgłoszenia od godz. 16-ej, tel. 12-75.

RUTYNOWANY sprzedawca samochodów, władający językami polskim i rosyjskim, posiadający prawo jazdy, szuka odpowiedniej posady. Chętnie na wyjazd. Oferty sub. *„Skromne warunki"* do red. „Autolotu".

KIEROWCA z kaucją, poszukuje posady na wóz prywatny. osobowy wzgl. ciężarowy. Miejsce objęcia posady obojętne. Kaucja w postaci zabezpieczenia hipotecznego. Łaskawe oferty do adm. „Autolotu", pod *„Kierowca z kaucją"*.

DOŚWIADCZONY kierowca, poszukuje posady. Tylko wóz prywatny. Liczne pochlebne świadectwa, Marka wozu obdjętna, lecz tylko na wóz luksusowy. Łaskawe oferty pod *„Doświadczony"* do adm. „Autolotu".

ELEKTROTECHNIK samochodowy z praktyką w fabrykach zagranicznych, poszukuje posady od 1-go Lipca. Oferty pod *„S. E. V."* do adm. „Autolotu".

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis**.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.